



-mit Postzustellungsurkunde-

Herrn
Joris Schoeller

Stuttgart

Hausadresse:
Rathaus, Marktplatz 1
70173 Stuttgart

Postadresse:
70161 Stuttgart

Telefon 0711 216-0
Fax 0711 216-60686
E-Mail ob.buero@stuttgart.de

GZ: OB 7831-10.00

Stuttgart, 29.07.2015

**Antrag gemäß § 21 Abs. 3 Gemeindeordnung auf Durchführung eines
Bürgerbegehrens gegen das Projekt Stuttgart 21, „Leistungsrückbau“**

Sehr geehrter Herr Schoeller,

auf Grund des Beschlusses des Gemeinderates der Landeshauptstadt Stuttgart vom
02.07.2015 wird festgestellt:

Der beantragte Bürgerentscheid über „Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S 21 aufgrund
des Leistungsrückbaus durch das Projekt“ ist unzulässig.

Begründung:

1.

Als Vertrauensperson für zahlreiche Bürgerinnen und Bürger haben Sie einen Bürger-
entscheid nach § 21 Abs. 3 GemO zu folgender Frage beantragt:

„Soll die Stadt Stuttgart ihre Mitgliedschaft im ‚Projekt Stuttgart 21‘ förmlich beenden,
indem sie den Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 und ihm vorangehende Projekt-
verträge gegenüber den Vertragspartnern wegen unzureichender Leistungsfähigkeit
des Projekts Stuttgart 21 kündigt?“

Der beantragte Bürgerentscheid wird auf den verwendeten Unterschriftenlisten wie folgt begründet:

„ Das Projekt „Stuttgart 21“ (S21 ohne Neubaustrecke Wendlingen-Ulm) soll den bestehenden 17-gleisigen Kopfbahnhof durch einen unterirdischen achtgleisigen Durchgangsbahnhof ersetzen, den Abstellbahnhof nach Untertürkheim verlagern und den Flughafen an den Fernverkehr anschließen. **Das Bürgerbegehren beruft sich auf das Recht der Stadt Stuttgart zum Ausstieg aus diesem Projekt aufgrund gestörter Geschäftsgrundlage bzw. neuer Sachlage** (insbes. § 60 VwVfG). Im Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 wurde vereinbart, dass das Projekt Stuttgart 21 zum Zweck der Verbesserung des Verkehrsangebots realisiert und das Zugangebot um ca. 50 % erhöht werden soll. Erst in jüngerer Zeit wurde aufgedeckt, dass die Gutachten, die der Planfeststellung zugrunde gelegt wurden, nachweisen, dass Stuttgart 21 nur auf 32 Züge ausgelegt ist und seine Leistungsgrenze bei 32,8 Zügen liegt – jeweils in der maßgeblichen Spitzenstunde. Zwar weist ein Gutachten von Prof. Ullrich Martin und der Stresstest der DB AG eine höhere Leistung aus. Beide sind jedoch mit erheblichen Fehlern behaftet, die erst jüngst teils schon eingestanden bzw. nachgewiesen wurden. Laut Fahrplan zur Zeit der Planung wie auch heute liegt der Verkehrsbedarf für den Stuttgarter Hauptbahnhof bei rund 38 Zügen in der morgendlichen Spitzenstunde. S21 könnte diese Zahl an Zügen nicht bewältigen. Der Kopfbahnhof hat darüber hinaus Reserven und kann bis ca. 50 Züge pro Stunde leisten. Auch die Fußgängeranlagen von S21 wurden nur für die Reisenden aus 32 Zügen pro Stunde dimensioniert und sind selbst für diese nicht ausreichend leistungsfähig. **Das Projekt Stuttgart 21 ist ungeeignet, den vertraglich vereinbarten Zweck zu erreichen;** Nachbesserungen sind nicht in ausreichendem Maße möglich. **Die Geschäftsgrundlage ist entfallen. Die Kündigung ist auch geboten, um schwere Nachteile für das Gemeinwohl zu verhüten.** Bei Kenntnis dieser Sachlage hätte sich die Stadt nicht am Projekt beteiligt und dafür keine Zuschüsse vereinbart. Eine weitere Beteiligung der Stadt Stuttgart an S21 ist unzumutbar, weil damit schwere und nicht korrigierbare

Schäden für den Schienenverkehr verbunden wären. **Die Bürgerschaft soll daher jetzt entscheiden, ob der Ausstieg aus dem Projekt wegen des Leistungsabbaus notwendig ist.**“

Weiter heißt es auf den Unterschriftenlisten:

„Kostendeckung: Die wirksame Vertragsbeendigung würde die künftigen Zahllasten der Stadt beenden, sie also kostenmäßig nicht belasten. Würde als Folge davon das Projekt beendet werden, so hat die Stadt mit einem Anteil an den Kosten des Ausstiegs und des Rückbaus zu rechnen. Dieser wäre aber deutlich geringer als der Betrag, den die Deutsche Bahn AG in diesem Falle der Stadt für die dann fällige Rückabwicklung der S 21-Grundstücksverträge zu bezahlen hat. Ein Kostenrisiko wegen eines Rechtsstreits allein über die Berechtigung der Kündigung erscheint gering, weil das Verwaltungsgericht darüber bereits im zu erwartenden Streitfall anlässlich der Zulassung des Bürgerbegehrens entscheiden wird.“

2.

Das Bürgerbegehren wird von einer ausreichenden Zahl wahlberechtigter Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger unterstützt. Gemäß § 21 Abs. 3 Satz 5 GemO waren mindestens 20.000 Unterstützerunterschriften erforderlich. Nach Überprüfung durch das Statistische Amt der Landeshauptstadt wurden 20.035 Unterschriften wahlberechtigter Stuttgarterinnen und Stuttgarter vorgelegt.

Sie sind in Stuttgart wahlberechtigt und haben das Bürgerbegehren mit unterschrieben.

3.

Die Fragestellung des Bürgerbegehrens ist inhaltlich hinreichend bestimmt und auf eine Antwort mit „ja“ oder „nein“ ausgerichtet. Die Maßnahmen, die ergriffen werden sollen, sind in der Fragestellung genannt. Auch die Art und Weise der Zielerreichung - nämlich Kündigung der Projektverträge - ist im Bürgerbegehren definiert.

Das Bürgerbegehren bezieht sich auf den eigenen Wirkungskreis der Landeshauptstadt Stuttgart (§§ 1, 2 GemO Baden-Württemberg). Die Beteiligung der Landeshauptstadt Stuttgart am Projekt Stuttgart 21 stellt grundsätzlich einen zulässigen Gegenstand eines Bürgerbegehrens im Sinne des § 21 Abs. 3 S. 1 GemO dar, wie das VG Stuttgart bereits in seiner rechtskräftigen Entscheidung vom 17.07.2009 zum ersten Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21 festgestellt hat. Mit dem Projekt Stuttgart 21 werden insbesondere kommunale Aufgaben des Stadtumbaus und der örtlichen Wirtschaftsförderung erfüllt. Das Bürgerbegehren enthält Ausführungen zu einem Kostendeckungsvorschlag.

4.

Das beantragte Bürgerbegehren ist jedoch aus den nachfolgend genannten Gründen unzulässig.

Die Landeshauptstadt schließt sich damit einer entsprechenden gutachterlichen Äußerung zur Zulässigkeit des Bürgerbegehrens durch Herrn Rechtsanwalt Prof. Dr. Christian Kirchberg der Kanzlei Deubner & Kirchberg, Karlsruhe, an. Im Einzelnen:

4.1.

Das Bürgerbegehren ist unzulässig wegen **unzureichender Begründung und wegen der Verfolgung eines rechtswidrigen Ziels**.

Wie vom Verwaltungsgericht Stuttgart im oben genannten Urteil und auch vom Verwaltungsgerichtshof Mannheim in seiner -noch nicht rechtskräftigen- Entscheidung vom 21.04.2015 zum Bürgerbegehren „Ausstieg aus S21 wegen (angeblich) unzulässiger Mischfinanzierung“ ausgeführt, ist trotz des elementaren Prinzips der Vertragstreue die

Zulässigkeit eines derartigen Bürgerbegehrens denkbar, wenn „konkrete Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass sich die Gemeinde z.B. durch ein einseitiges Rücktritts- oder Kündigungsrecht oder durch einen Anspruch auf Vertragsanpassung bzw. –aufhebung von den eingegangenen vertraglichen Bindungen lösen kann.“

An solchen „konkreten Anhaltspunkten“ fehlt es hier. Sie sind weder der Begründung des Bürgerbegehrens in ausreichend substantiierter Form zu entnehmen, noch liegen sie objektiv vor.

Ohne die Anforderungen an die Begründung eines Bürgerbegehrens über Gebühr auszudehnen, ist erforderlich, dass Gründe in schlüssiger und zutreffender Weise genannt werden.

Im vorliegenden Fall ist nicht ausgeführt, auf welche Erkenntnisse die mangelnde Leistungsfähigkeit zurückgeführt wird. Es bleibt auch unklar, wann und von wem die Erkenntnisse gewonnen und, vor allem, zu Allgemeingut wurden. Die erforderlichen konkreten Anhaltspunkte, die eine Vertragskündigung rechtfertigen sollen, bleiben daher im Dunklen. Es trifft insbesondere auch nicht zu, dass im Finanzierungsvertrag von 2009 eine Verbesserung des Zugangebotes um 50 % „vereinbart“ worden ist. Die Angabe von 50 % stammt vielmehr aus der Anlage 3.2a zum Finanzierungsvertrag, in der auf das Betriebsszenario des Bundesverkehrswegeplans 2003 hingewiesen wird; (nur) dieses sieht für die Zukunft eine Erhöhung des Zugangebots um 50 % im Bahnhof Stuttgart gegenüber dem Angebot 2001 vor.

Dabei wurden die vertraglich fixierten Zugzahlen seinerzeit durch die Planung von vertakteten Linien ermittelt. Diese fahren in einem festen zeitlichen Rhythmus. Diese Angebotsplanungen sahen vor, dass im Tiefbahnhof Stuttgart in den Hauptverkehrszeiten 30 Züge/Stunde abzufertigen sind. Dies ist gegenüber dem Angebot von 2001 eine Erhöhung um 50 %.

Die Frage der Kapazität des geplanten Durchgangsbahnhofes bzw. der Leistungsfähigkeit des Projektes S 21 ist zwar immer wieder in Zweifel gezogen worden und war daher seit Jahren wiederholt Gegenstand einschlägiger Gerichtsverfahren sowie von diversen Untersuchungen und Begutachtungen; diese haben die Leistungsfähigkeit jedoch im Ergebnis übereinstimmend bestätigt:

- Bereits in seinem Urteil vom 06.04.2006 (AZ: 5 S 858/05) hat sich der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg im Rahmen einer Klage gegen Planfeststellungsbeschlüsse des EBA damit beschäftigt und die angeblich unzureichende Leistungsfähigkeit verneint (veröffentlicht: www.vghmannheim.de)
- Mit Abschluss der Finanzierungsvereinbarung im Jahre 2009 wurde vom dafür zuständigen Land bzw. der Bauherrin Bahn eine zureichende Leistungsfähigkeit zu Grunde gelegt. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg hat dazu allerdings festgestellt, dass „die Anzahl von Zügen oder Gleisbelegungen pro Stunde (...) im Finanzierungsvertrag vom 02. April 2009 nicht ausdrücklich geregelt ist.“ (veröffentlicht: www.mvi.baden-wuerttemberg.de, Stichwort: Bahnknoten Stuttgart).

Die Kapazitätsfrage war 2010/2011 Gegenstand der sog. Schlichtung mit nachfolgendem „Stresstest“ im Jahr 2011. Der in der Schlichtung geforderte Nachweis der Leistungsfähigkeit wurde erbracht. „Die Landesregierung hat das Ergebnis des Stresstests in quantitativer Hinsicht akzeptiert“, so die Äußerung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (veröffentlicht ebenfalls unter o.g. link.).

- Ein Arbeitspapier aus dem Hause des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (veröffentlicht ebenfalls unter o.g. link) vom Juli 2013 geht ebenfalls auf die „Debatte über die Zugzahlen, Leistung, Leistungsfähigkeit/Kapazität und Bemessungsgrundlage von Stuttgart 21“ ein. Dessen Fazit lautet: „Die Schlussfolgerung, dass Stuttgart 21 einen geplanten Rückbau darstellt, ist daher weder

auf Basis eines Vergleichs der Zugzahlen von status quo und Planfeststellung/Finanzierungsvertrag noch bei einem rein quantitativen Vergleich der theoretisch möglichen Zugzahlen eindeutig herleitbar“.

- Vom Juli 2014 stammt eine „Stellungnahme des Vorhabenträgers zur Kritik an der Leistungsfähigkeit“ (Fundstelle: www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de), die auf 100 Seiten alle bekannten Kritikpunkte aufarbeitet und mit Gegenargumenten belegt.
- Mit Urteil vom 03.07.2014 (AZ: 5 S 2429/12) lehnt der VGH Baden-Württemberg eine Klage ab, die darauf gerichtet war, den Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2005 wegen angeblich mangelnder Leistungsfähigkeit des neuen Hauptbahnhofes (als nachträglich eingetretene Tatsache) zu widerrufen (veröffentlicht: www.vghmannheim.de).

In der Begründung des Bürgerbegehrens wird formuliert, es sei „jüngst“ „aufgedeckt“ und „nachgewiesen“, dass die Planungen des Projektes Stuttgart 21 nicht die notwendige Leistungsfähigkeit erreichen können. Damit soll der Eindruck erweckt werden, es handele sich um bei Vertragsabschluss nicht vorhersehbare und nun nicht mehr zumutbare Änderungen der Vertragsgrundlagen. Tatsächlich zeigt obige Darstellung, dass es sich um lange bekannte Kritik handelt, die sich jedoch nicht durchgesetzt hat.

Das Bürgerbegehren lässt im Unklaren, woraus es seine Erkenntnisse über die Leistungsgrenzen des Projektes bzw. über die „erheblichen Fehler“ des Gutachtens von Prof. Martin und den sog. Stresstest der DB AG herleitet. Auf dieser Grundlage kann und darf ein Kündigungsrecht keinesfalls ausgeübt werden.

Das Bürgerbegehren sieht die Kündigung als einziges Mittel, um „schwere Nachteile für das Gemeinwohl“ abzuwenden. Dies kommt nur in Frage, wenn außergewöhnliche Gefährdungen oder Verletzungen überragender Interessen der Allgemeinheit zu be-

fürchten wären. Hierfür werden aber keine ausreichend konkreten Anhaltspunkte genannt, noch liegen sie vor. Im Gegenteil wurden in allen oben genannten Entscheidungen bzw. Überprüfungen die ausreichende Leistungsfähigkeit des Projektes S 21 bestätigt.

Die Ausführungen zur Kostendeckung sind irreführend, da der Eindruck erweckt wird es sei möglich, dass das Projekt wegen einer Kündigung der Stadt beendet werden könne. Dies ist völlig unrealistisch und durch nichts belegt.

4.2.

Es liegt nahe, dass das Bürgerbegehren verfristet ist. Da das Bürgerbegehren eine Abweichung von den durch die Gemeinderatsbeschlüsse der Jahre 2007 und 2009 getroffenen Entscheidungen erreichen möchte, muss auch in dieser Konstellation die 6-Wochen-Frist des § 21 Abs. 3 Satz 3, 2. Halbsatz GemO entsprechend zum Zuge kommen, als zeitlicher Anknüpfungspunkt müsste dann der Zeitpunkt herangezogen werden, zu dem die Erkenntnisse gewonnen wurden. Im Bürgerbegehren wird zwar formuliert, dass dies in „jüngerer Zeit“ bzw. „erst jüngst“ gewesen sei. Allerdings wurde mit dem Sammeln der Unterschriften für das Bürgerbegehren schon im Jahre 2014 begonnen, insofern wäre für damals „jüngst“ gewonnenen Erkenntnissen zum Zeitpunkt der Einreichung des Bürgerbegehrens die 6-Wochen-Frist abgelaufen.

Jedenfalls zeigt sich hier aber wiederum das Defizit unzureichender Begründung, denn es werden nur vage Ausführungen hinsichtlich des Zeitpunkts der maßgeblichen Erkenntnisse gemacht.

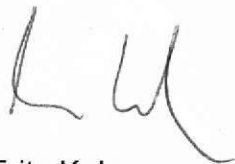
5.

Eine Verwaltungsgebühr ist für diese Entscheidung nicht zu erheben.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid ist der Widerspruch zulässig. Er ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Bescheids schriftlich oder zur Niederschrift bei der Landeshauptstadt Stuttgart, Bürgermeisteramt, Marktplatz 1, 70173 Stuttgart, einzulegen. Die Frist wird auch gewahrt, wenn der Widerspruch innerhalb der Frist beim Regierungspräsidium Stuttgart, Ruppmannstraße 21, 70565 Stuttgart, eingeht.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Fritz Kuhn', with a stylized, cursive script.

Fritz Kuhn